

Saab 9-5 SportCombi US-spec 2005–10

NEVS-brevet onsdag 23 januari

1. Nevs ordförande: Nya ägare vill satsa i Trollhättan

Victor Jensen 2019-01-18 kl 14.52

Nevs storaffär med kinesiska Evergrande var helt avgörande för företagets framtid, säger ordföranden och grundaren Kai Johan Jiang.



I tisdags blev det klart att den problemtyngda elbilstillverkaren Nevs i Trollhättan får en ny huvudägare.

Det är det kinesiska jätteföretaget Evergrande, som bland annat har verksamhet inom fastighetsbranschen, som köper 51 procent av aktierna i Nevs för drygt åtta miljarder kronor.

– Detta är avgörande, så det känns riktigt bra, säger Kai Johan Jiang, som nu äger 49 procent av aktierna i Nevs.

Vill de nya ägarna ha kvar produktion och utveckling i Trollhättan?

– Självklart. De ser ett värde på det. Så fort vi har produkter ska vi producera här, säger han.

Nevs planerar att starta serieproduktionen av företagets första elbil i Kina innan sommaren och just nu är planen att börja bygga bilar i Trollhättan inom ett par år.

Hur mycket ska Evergrande investera i Nevs?

– De kommer fortsätta att investera. Man går inte in med åtta miljarder och sedan bara lämnar. Det gör man inte.

Evergrande har ett enormt skuldberg. Finns det en risk att de går under eller att de inte har pengar att investera i Nevs?

– Deras tillgångar är mycket mer än deras skulder. Så det är ett starkt och friskt bolag, säger Jiang.

Evergrande har tidigare investerat i en annan elbilstillverkare, Faraday Future, men hamnade sedan i en infekterad konflikt med företaget. Evergrande anklagades för att medvetet försöka svälta företaget till en konkurs, enligt flera medier.

Kai Johan Jiang är inte orolig. Han menar att det inte kommer hända Nevs och att det var Evergrande som blev lurade.

ALLT OM BILAR

2. Bilbranschen kritisk mot regeringens säljstopp

Av Henning Eklund Publicerad 18 jan 2019 14:50

Den tillträdande regeringen har kommit överens om ett förbud mot att sälja nya bensin- och dieselbilar från 2030. Men det möter kritik från bilbranschen.
– Titta på Norge. De kommer att ha en fossilfri fordonsflotta innan 2030, men inte genom förbud utan genom rätt styrmedel, säger Mattias Bergman, vd på branschorganisationen Bil Sweden.



Förslaget skulle innebära att försäljning av nya bensin- och dieselbilar skulle förbjudas från 2030.

Sedan förra sommaren finns bonus-malus på plats, ett styrmedel som gör miljövänliga bilar billigare samtidigt som bilar som släpper ut mycket blir dyrare. Men enligt den tillträdande regeringen är det inte tillräckligt, utan de har alltså föreslagit ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieselbilar från 2030.
– Som förslaget ser ut i dag finns det många frågetecken. Är det utsläppen eller förbränningsmotorn man är ute efter? Vi från branschens sida vill ha en dialog med nya regeringen så att det här genomförs på rätt sätt, säger Mattias Bergman.



Branschorganisationen Bil Swedens vd Mattias Bergman.

Han är kritisk mot tankar på förbud, och hänvisar till vårat västra grannland.

– Jag tycker att man borde titta på Norge, som kommer att ha en fossilfri fordonsflotta innan 2030. Det lyckas de inte med genom förbud utan genom rätt styrmedel. Det viktigaste är att vi arbetar tillsammans för att få ner utsläppen och inte jagar olika förbud och böter. Frågan är helt enkelt vad man vinner med ett förbud, säger han.

LÄS MER: Norge världsbäst: Nästan var tredje ny bil är en elbil

Inte klart om förbudet omfattar biogas, etanol och HVO

I Norge var nästan en tredjedel av alla nya bilar som såldes 2018 rena elbilar. I Sverige var motsvarande siffra två procent.

– Vi har en prognos som visar att 25 procent av all nybilsförsäljning 2021 kommer att vara antingen laddhybrider eller rena elbilar. Vi närmar oss någon form av brytpunkt, säger Mattias Bergman.

Huruvida biogas-, och etanolbilar, som också går att tanka med bensin, och dieselbilar som körs på förnybar HVO kommer att omfattas av förbudet är i skrivande stund inte klart. Det blir viktiga frågor för bilbranschen framöver.

– Vi kommer inte att kunna nå alla våra transportbehov bara genom elektrifiering. Är målet att få ner klimateffekten måste vi använda alla förnybara resurser, som HVO, biogas och etanol, säger Mattias Bergman.

En utredning, bland annat om vilka bilar som ska omfattas av förbudet, ska tillsättas när en ny regering tillträtt. Enligt Mattias Bergman är det viktigt att utredningen görs grundligt.

– Industrin arbetar redan med en omställning mot renare fordon. Gör man den här omställningen på rätt sätt kommer den att få positiv effekt på samhället. Gör man det fel kommer den i stället få en negativ effekt, säger han.

LÄS MER: **SD sågar dieselförbudet: ”Blir väldigt dyrt att ha bil”**

Henning Eklund

ALLT OM BILAR

3. SD sågar dieselförbudet: ”Blir väldigt dyrt att ha bil”

Publicerad 18 jan 2019 14:50

Den tillträdande regeringen har slutit en överenskommelse med C och L. En av punkterna handlar om att förbjuda försäljningen av nya bensin- och dieselbilar om elva år.
– Det kan innebära att det blir väldigt kostsamt för de som måste ha en bil, säger Martin Kinnunen, klimatpolitisk talesperson i Sverigedemokraterna.



Att tanka bensin och diesel kan bli svårt framöver.

I det så kallade 73-punktsprogrammet som regeringen kommit överens om med Centerpartiet och Liberalerna finns fler punkter som handlar om miljö och klimat. Och en av dem kan komma att få stora konsekvenser för svenska bilister. Där står bland annat följande:
”Det kommer från år 2030 inte längre vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Förslaget ska utredas 2019, och kräver ett godkännande av EU-kommissionen”.
– Vi är jättenöjda med att ha en överenskommelse om förbud på plats. Det är viktigt är att ge branschen en långsiktighet och därför tycker vi att ett förbud till 2030 är rimligt, säger Lorentz Tovatt, klimatpolitisk talesperson i Miljöpartiet.
Inget av partierna som står bakom överenskommelsen drev frågan om ett förbud innan valet. Det enda parti som gjorde det var Vänsterpartiet, som lagt ett förslag om ett liknande förbud redan till 2025.
– Regeringen, C och L har snott ett Vänsterpartiförslag, men skjutit på det med fem år. Det vill vi naturligtvis vässa, men det är ändå betydligt bättre än vad det hade blivit med en Kristersson-regering, säger Jonas Sjöstedt, partiledare för Vänsterpartiet, i en livesändning på Facebook.

LÄS MER: Storbritannien förbjuder bensin- och dieseldrivna bilar

Regeringens föreslår förbud: ”Bränslebyte räcker inte"

Att fokusera på ett förbud mot bilar med förbränningsmotorer är inget som alla partier som står bakom överenskommelsen drev.

– Vår målsättning är att ingen ska vilja köpa en bensin- eller dieselbil 2030, men ett förbud är inget som vi förordade. Vi vill fokusera på bränslet i stället för motortypen. Men vi fick ge med oss på den här punkten för att få igenom annat i överenskommelsen, säger Rickard Nordin, klimatpolitisk talesperson i Centerpartiet.

Åtgärder för bränslebyte finns också med i programmet, genom satsningar på fossilfri laddning och tankning samt investeringar i biogas. Men det räcker inte, enligt Lorentz Tovatt.

– Det är jätteviktigt att få förbudet på plats. Fokus måste vara både på bränslet och på bilarna, och det är precis vad den tidigare regeringen har gjort. Vi har redan reformer på plats för att ställa om både bränslet och bilarna, säger han.

Men förslaget möter inte bara kritik från bilbranschen, utan också från oppositionspartierna.

– Det är ett väldigt radikalt förslag och jag tycker att man ska försiktig med att spå teknikutvecklingen på det här sättet. Det är helt enkelt orealistiskt att ha ett förbud på plats redan om elva år, säger Martin Kinnunen, klimatpolitisk talesperson i Sverigedemokraterna.

Vad kan konsekvensen bli om ett förbud blir verklighet?

– Det kan bli svårt för många som bor i vissa delar av landet att ha en bil, och det kan bli väldigt kostsamt för de som måste ha en bil, säger Martin Kinnunen.

LÄS MER: Bilbranschen kritisk mot regeringens säljstopp

Förbudet måste godkännas av EU-kommissionen

Eftersom vi är medlemmar i EU kommer Sverige ensamt inte kunna genomföra ett förbud. Regeringen måste få ett godkännande av EU-kommissionen.

– Om det går att genomföra enligt EU-lagstiftningen återstår att se, det kommer vara en del av utredningen. Men vi vet att vi har bundsförvanter, till exempel den danska regeringen som har en liknande inställning som vi. Jag både tror och hoppas att ett förbud är möjligt, säger Lorentz Tovatt.

I överenskommelsen står också att regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela EU. Men det kommer att bli svårt att genomföra, tror Martin Kinnunen.

– Det är utsiktslöst att tro att EU skulle gå med på ett så här stort handelshinder. Det finns inget liknande exempel på det, det är givet att man kommer ha samma regler inom EU. Och det är inte mycket som tyder på att hela Frankrike och Tyskland skulle vilja verka för ett förbud mot försäljning av alla diesel- och bensinbilar, säger han.

LÄS MER: MP: Bensinförbud räcker inte – trafiken måste minska

Oklart om laddhybrider, biogas- och etanol bilar omfattas

En annan fråga är vilka bilar som ska omfattas av ett förbud. I punktprogrammet står det "bensin- och dieseldrivna bilar", men frågan återstår om det gäller laddhybrider, dieselbilar som körs på HVO, eller biogas- och etanolbilar som också går att köra på bensin.

– Det är just det som ska utredas. Huvudsyftet är effektivisering och omställning av fordonsflottan, och vi kommer behöva göra avvägningar. Inte minst när det gäller biogas, men vi är också beredda att titta på undantag för till exempel etanolbilar, säger Lorentz Tovatt.

Svårigheten med gränsdragning är en av anledningarna till att Centerpartiet inte drev frågan om ett förbud.

– Det är bränslet som står för utsläppen, det går exempelvis att köra en dieselbil på rent förnybara bränslen. Det hade varit möjligt och önskvärt att fokusera på det, säger Rickard Nordin.

LÄS MER: Trendbrottet: Nu överger svenskarna dieseln

Bara två procent rena elbilar 2018

Förra året var två procent av alla nya bilar som såldes i Sverige rena elbilar, och ytterligare sex procent var laddhybrider. Branschen har en prognos som visar att det kommer att andelen laddbara bilar kommer att öka till 13 procent under 2019 och 25 procent till 2021.

– Det är en bra bit kvar till att helt fasa ut bensin- och dieselbilar, men branschen är med på tåget. Drar man ut kurvorna är det långt ifrån omöjligt att inga nya bensin- och dieselbilar kommer säljas 2030, säger Rickard Nordin.

Men om ett förbud även kommer att gälla laddhybrider spelar inte siffran på laddbara bilar så stor roll. Då är det siffran för rena elbilar som är relevant, och den var alltså två procent 2018.

– Efter att bonus-malus infördes under sommaren såg vi en jättestor ökning i försäljningen av elbilar. Den måste så klart bli ännu större, och med politiska förslag kan man förändra marknaden. Under hösten var problemet snarare att det fanns en så stor efterfrågan på elbilar att leverantörerna inte hann få fram alla, säger Lorentz Tovatt.

Tror du själv att förbudet mot försäljning av nya bensin- och dieselbilar kommer att bli verklighet?

– Ja, jag känner mig helt trygg och säker med att ett förbud kommer att vara på plats till 2030, säger Lorentz Tovatt.

LÄS MER: Så ska BMW få hybriden tillåten i miljözonerna

ALLT OM BILAR

4. Här flyttas det 181 ton tunga huset



FILM: ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-flyttas-det-181-ton-tunga-huset/***

RECHARGE

5. Bilköparna berättar: Därför väljer jag inte en elbil

Av **Erik Söderholm**, publicerad 2019-01-17, 07:13, uppdaterad 2019-01-17, 09:13

Det är INTE räckviddsångest som sätter stopp för elbilsköpet, visar ny undersökning.



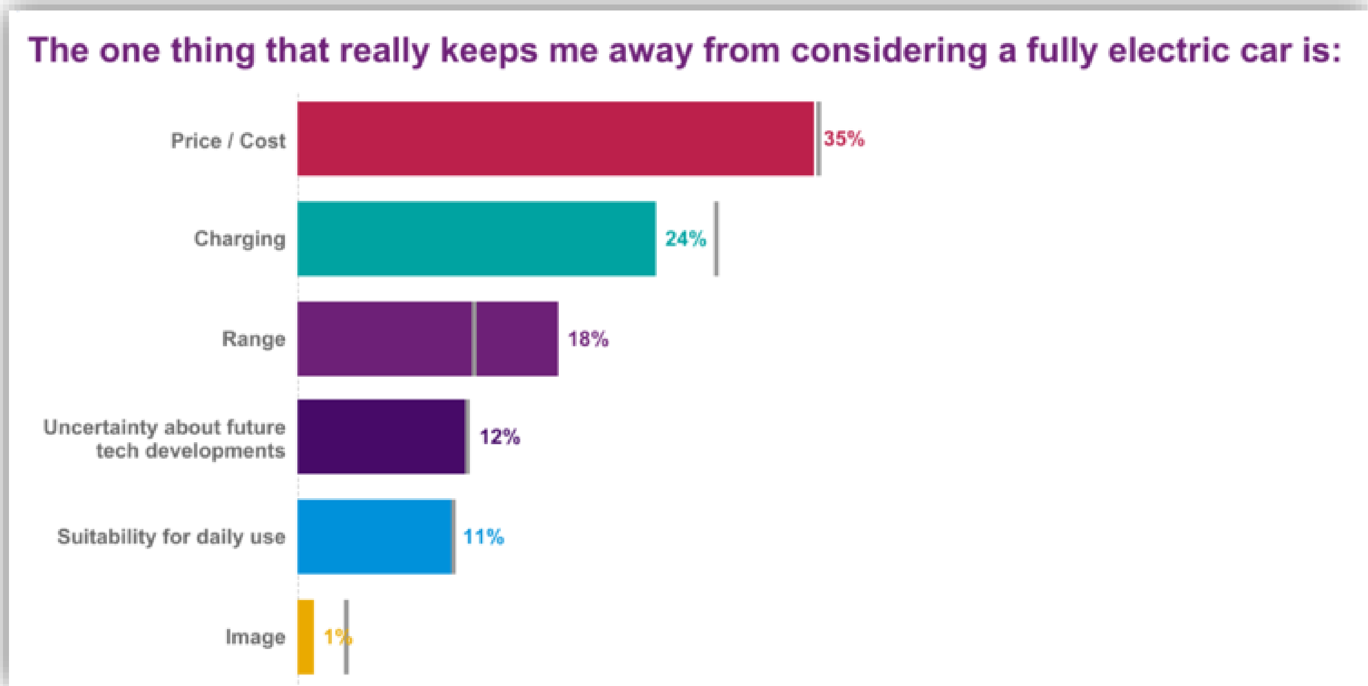
Förbränningsbilar och hybridteknik är viktigare än elbilar,
tycker konsumenterna som svarat på KPMG:s undersökning.

Årets stora rapport om läget i bilvärlden, som görs av konsultfirman KPMG, har bland annat avslöjat att bilhandlarna är utrotningshotade och att bilcheferna håller BMW som en starkare ledare inom elbilar än Tesla.

Men i rapporten har också 2.000 konsumenter fått svara på frågor om sitt bilköp, och resultatet är intressant läsning som även många svenska bilköpare nog kan känna igen sig i.

Alla stora biltillverkare pratar om elbilar och den som inte har någon elektrifieringsplan för de kommande åren blir snabbt frånkörd. Men elbilarna står fortfarande för en minimal del av försäljningen.

Samtliga diagram är hämtade från KPMG:s rapport som du kan läsa här.

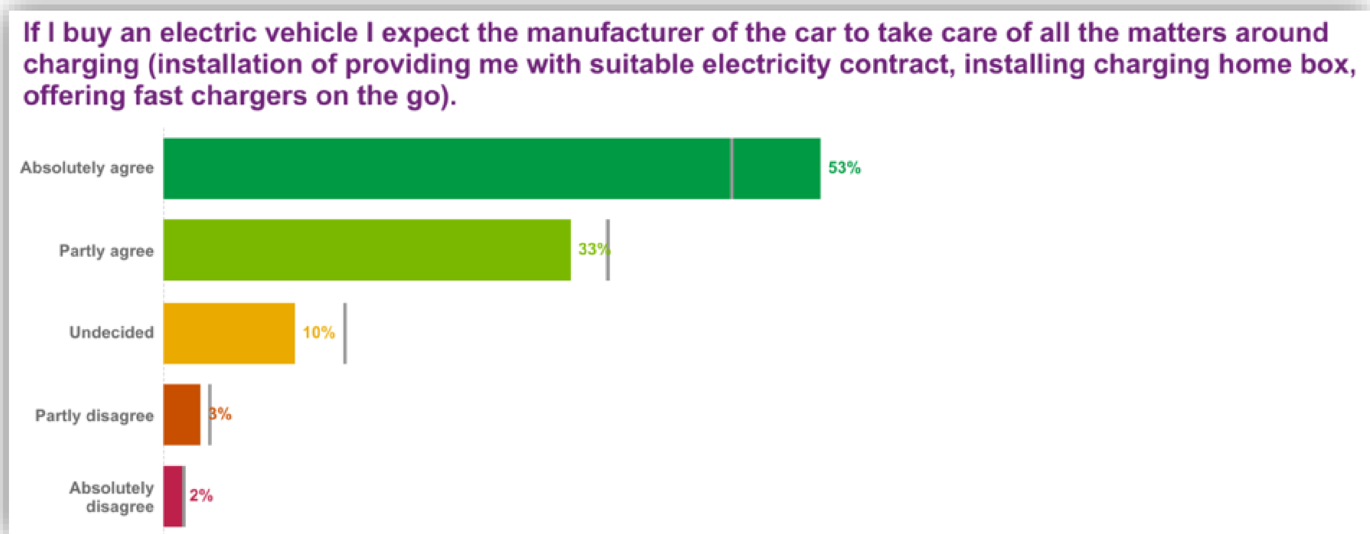


Pris viktigare än räckvidd

Den främsta anledningen att inte köpa en elbil är, enligt bilköparna i den här rapporten, bilarnas pris. Elbilarna är helt enkelt för dyra att köpa än så länge och då hjälper det inte att de kan vara billigare att äga i längden än en förbränningsbil.

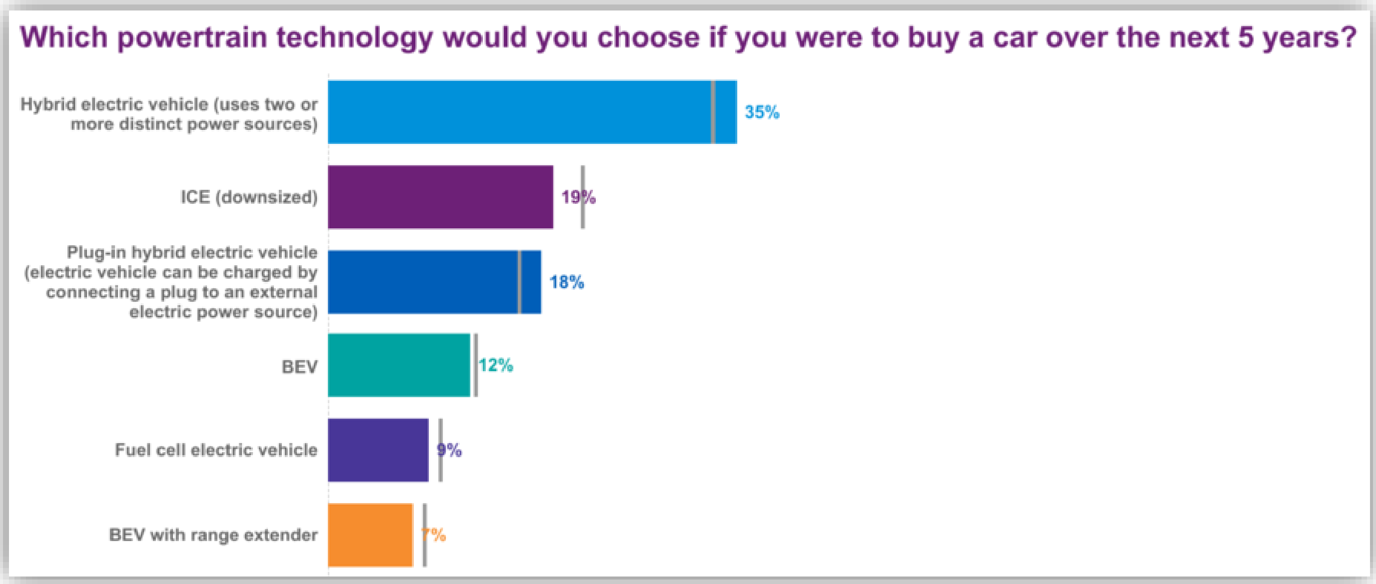
Många hade kanske trott att det var räckvidden som skulle få flest att välja bort elbilen, men så är det alltså inte. 18 procent svarade att räckvidden är den främsta anledningen till att inte köpa någon elbil, medan hela 35 procent svarade bilens pris.

24 procent svarade att laddningen måste förbättras och bara en procent svarade att elbilarnas image är för dålig.



Biltillverkarna ska ta hand om allt

Över hälften av konsumenterna som svarat i undersökningen, 53 procent, tycker att biltillverkarna själva ska ta hand om "hela paketet" kring en elbil – alltså inte bara själva bilen i sig utan även laddbox med installation och snabbladdare längs vägen.



Bara en av tio skulle välja elbil

I den här undersökningen skulle bara tolv procent av konsumenterna välja en helt eldriven batteribil. Det är bara något fler än som skulle välja en bränslecellsbil (!), på nio procent.

Elbilar med räckviddsförlängare, som BMW i3, hamnar sist med bara sju procent. Kanske inte så konstigt då att den nyligen lanserade uppdaterade versionen av BMW i3 inte längre har någon räckviddsförlängare.

De allra flesta konsumenterna skulle välja en hybridbil.

När det gäller dieselbilar håller 68 procent med om påståendet "att köpa eller behålla en dieselbil är inget alternativ för mig längre".



Trots elbilshajpen – bilcheferna tror fortfarande stenhårt på förbränningsmotorn



Bilcheferna övertygade: Vätgasbilar kommer köra om elbilar – och de litar inte på Tesla



Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda

SVENSKA DAGBLADET

6. Svenska dieselmörkret: Ägare till 1,8 miljoner bilar blåsta

Av **Jonas Fröberg** 16 jan, 2018

Hur kunde synen på dieselbilen vända så fort: Från klimathjälte till miljöbov?



– Dieselbilarna har lägre koldioxidutsläpp än bensinbilar. Det gjorde att dieselbilar blev favorit i ett EU vars mål var att få ner koldioxidutsläppen. I många fall blev dieslar kategoriserade som miljöbilar och försäljningen ökade starkt från 2011. Sedan exploderade Volkswagens dieselskandal i september 2015. VW beslogs med att ha en fuskmjukvara som stängde av reningen under vissa förutsättningar. Men det var bara toppen av ett isberg. Ett flertal andra tillverkare släppte ut skyhögt för mycket kväveoxid. Samtidigt hotar dieselförbud i storstäder som inte klarar EU:s tak av kväveoxidutsläpp. Detta gäller i Sverige framför allt i Stockholm.

Hur blev det så?
– EU:s politiker och bilindustrin drev gemensamt igenom att EU:s typningstester hade stora svagheter. Dessutom kröp det fram att flera biltillverkare låtit bilarna stänga av avgasreningen i temperaturer under 17 plusgrader – alltså nästan jämnt – eller när motorerna pressades i höga varvtal.

”Bilägare till nära 1,8 miljoner dieselbilar som trodde sig köpa en miljövänlig bil nu står med Svarte Petter och ingen som vill ta ansvar.”

Vad är egentligen grejen med kväveoxid?
– Kväveoxid försämrar den lokala andningsluften vilket är farligt, framförallt för människor med astma.. Det medför bland annat nedsatt lungfunktion, ökad förekomst av astma och inflammationer i luftvägarna, framför allt hos barn. I en rapport publicerad i den vetenskapliga tidskriften Environmental Research Letters i september förra året framkommer att 4 560 förtida dödsfall hade kunnat undvikas under 2013, om biltillverkarna bara hade respekterat utsläppsgränserna för dieselbilar. Enligt den Europeiska Miljöbyrån, EEA:s årliga rapport om Europas luftkvalitet dör 75 000 människor en förtida död i EU på grund av kväveoxid – där dieselbilarna står för en tämligen stor andel.



Alla Volvo Cars bilar som kommer från och med 2019 att vara utrustade med en elmotor, berättade vd:n Håkan Samuelsson i somras. Företaget slutar att tillverka bilar som bara drivs av bensin eller diesel.

Har alla dieselbilar dålig rening?

– Dieselbilarnas avgasvärden för kväveoxider har steg för steg stramats åt inom EU i det som kallas "euro-klassningar".

- Euro 3 – från januari 2000: 500 mg/km
- Euro 4 – från januari 2005: 250 mg/km
- Euro 5 – från september 2009: 180 mg/km
- Euro 6 – från september 2014: 80 mg/km

– Men man ska alltså komma ihåg att testgränserna är en pappersprodukt. I praktiken har bilarna släppt ut betydligt mer när de körs i verklig trafik.

Men en ny Euro-6-bil är väl ren – eller?

– Nej, under sommaren 2017 kom ett flertal oberoende tester som alla visade samma sak: Nya Euro-6-dieselbilar släpper i genomsnitt ut fem gånger mer än det lagstadgade kravet när de körs ute på vägen. Volvo XC90beslogs med att släppa ut 16 gånger mer kväveoxid än på pappret.

Oj då, så då har Volvo fuskat?

– Nej. Volvo klarar alla lagar och regler.

Men... hur kan XC90 släppa ut så mycket då?

– Volvo har valt den billigaste avgasreningen (som kallas EGR-rening) som klarar EU:s avgastest, men XC90 är en tung 2-tons suv med en liten dieselmotor på 2 liter som måste jobba hårt ute i trafik. Det är allmänt känt att EGR-rening fungerar dåligt när motorer pressas.



BMW X2 visas upp Paris 2016.
I Sverige kommer inte BMW att låta sina dieselbilsägare få några uppdateringar alls.

Finns ingen bättre rening än den där EGR-reningen?
– Jo. EGR-reningen kan kombineras med en rening som kallas SCR, det vill säga en extrakatalysator och extra tank där man tankar adblue, en speciell vätska som eliminerar kväveoxidutsläppen med upp till 80 procent. Många större bilar har haft det. Men Volvo valde den billigare varianten.

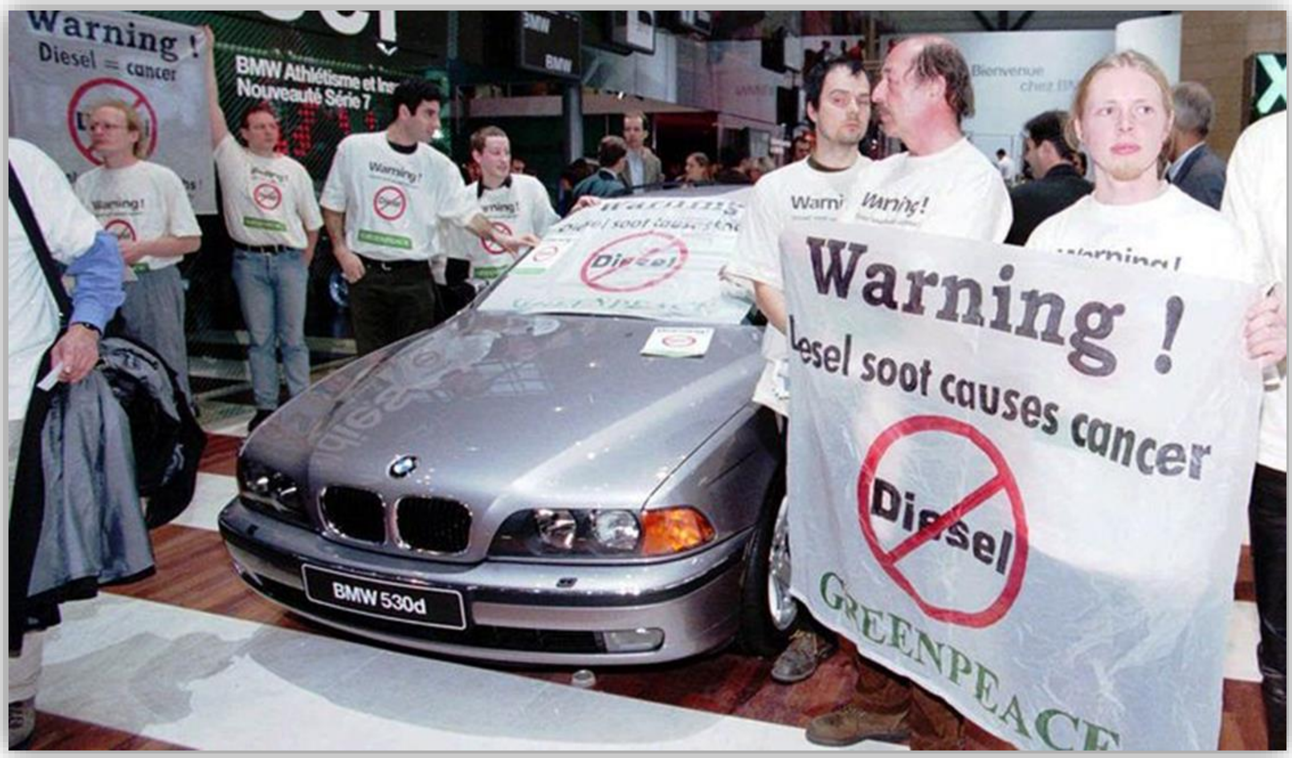
Men efter alla skandaler, nu ser väl politikerna till att vi får rena dieselbilar?
– Ehh... nej. EU införde visserligen ett nytt avgastest i i september i fjol som heter WLTP och ersätter det gamla som heter NDEC. Men nu från början gäller det enbart bilar som är helt nya modeller, alltså försvinnande få. Alla nya bilar omfattas först i september 2018.

Men det införs även en testdel i verklig trafik. Det är där man mäter kväveoxid. Där klagade biltillverkarna så högljutt till EU att de fick en "övergångsperiod" ända till hösten 2019.

”Det finns en enorm rädsla i branschen för panik och prisras.”

Va! Så kväveoxidproblemet som alla pratar om kommer inte att få stramare regler förrän i september 2019 för flertalet bilmodeller?
– Det stämmer.

Men då blir väl dieselbilarna ändå rena?
– Nej, faktiskt inte. Kväveoxidtaket är redan nu är 80 milligram per kilometer. Men biltillverkarna får en inkörningsperiod ända fram till sista december 2020 då de får släppa ut 2,1 gånger mer – 168 milligram. Det kallas för Euro 6d temp. Och efter det gäller egentligen 80 milligram, det kallas då för för Euro 6d, men inte ens det är 80 milligram utan 120 milligram eftersom mätutrustningen ute på landsväg är mer osäker än i labben. Så: Från 2021 gäller alltså 120 milligram per kilometer som tak.



Greenpeace attackerade BMW:s dieselsatsning redan 1999, i Genève.

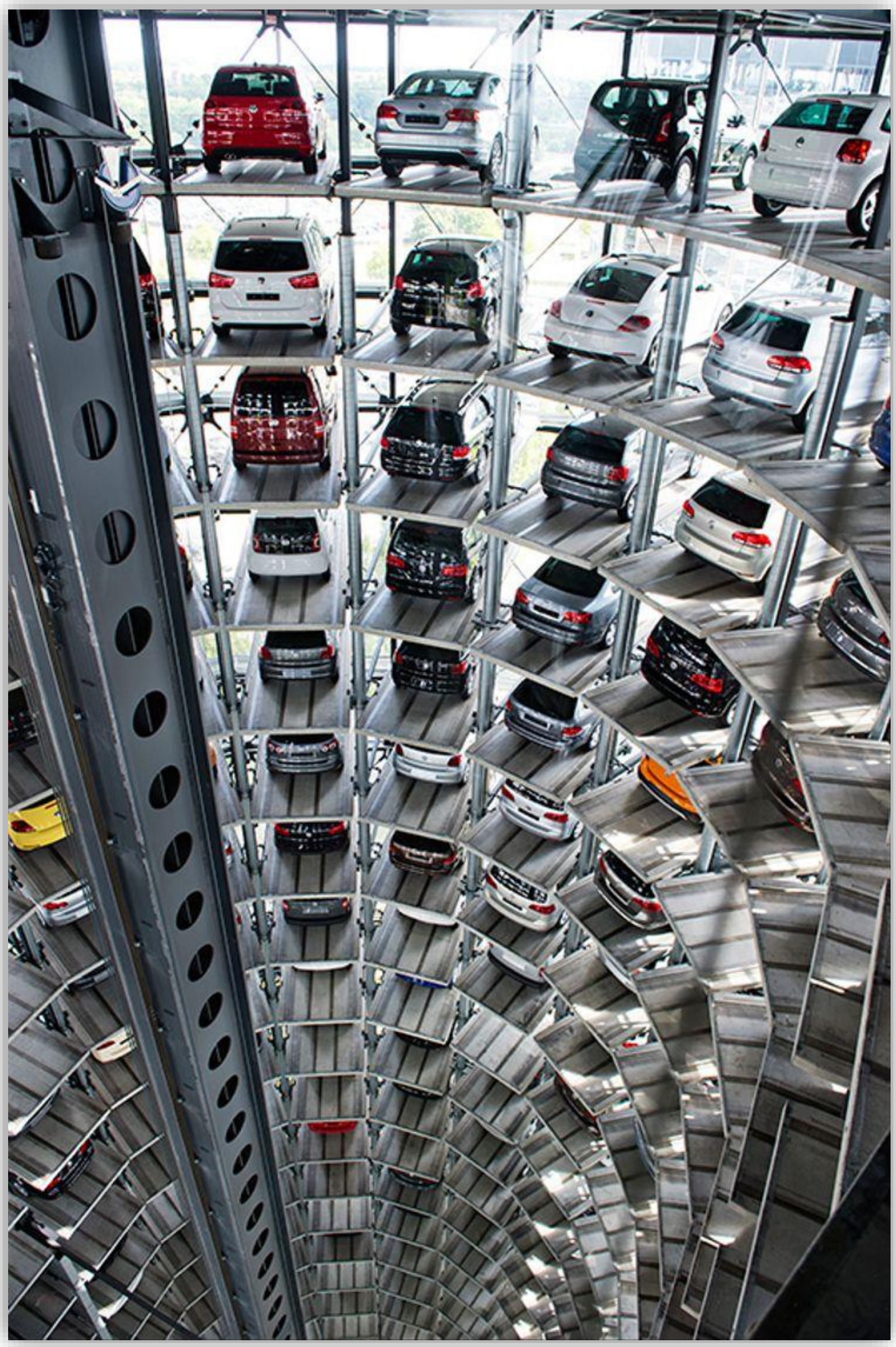
Det pratas ju om dieselförbud i Stockholm, blir det så?
– Vi vet inte än. Just nu bereder näringsdepartementet en så kallad förordning som ska ge kommunerna i Sverige detaljerade regler om införandet av miljözoner i städerna. Det finns ett förslag från Transportstyrelsen att man från 2020 ska förbjuda alla dieselbilar i Stockholms innerstad, utom de med den senaste reningen – så kallad Euro 6 som började gälla sent 2014. För bensinbilar föreslås euro 5 som började gälla 2011 gälla. Förslaget innebar att 6 av 10 bilar som rullar på gatorna förbjuds i innerstaden. Men vi vet alltså inte hur det blir.

”Eftersom Sveriges regering inte återkallar några bilar i Sverige är BMW:s agerande inte förbjudet. Ett konstaterande är att det blir billigt för BMW.”

Stockholms trafikborgarråd Daniel Helldén (MP) har öppnat för att förbjuda samtliga dieselbilar på några nedsmutsade gator.

Bakgrunden är att Stockholms stad, enligt SLB-analys som mäter luften, 2016 varken klarade EU:s norm för årsmedelvärdet eller Sveriges miljökvalitetsnorm med avseende på dygnsmedelvärdet. Men miljözoner är samtidigt politisk dynamit. 2018 är valår. Att alla dieselbilsägare som köpt bilarna i god tro ska stå för notan för politikernas och biltillverkarnas haveri är inte populärt. Det har hetat att Stockholms stads politiker varit eniga om miljözoner. Det är en sanning med modifikation. Samtliga partier är eniga om att man måste få ner kväveoxidnivåerna. Men exakt hur man ska göra det är man oense om.

Men lugn nu – har man inte massåterkallat dieselbilar i Tyskland för att slippa dieselförbud?
– Jo, i Tyskland har regeringen tvingat bilindustrin att återkalla 5,3 miljoner dieselbilar för att uppdatera mjukvara och få ner kväveoxidutsläpp. Officiellt heter det att återkallningarna är frivilliga, men Angela Merkels regering tvingade fram dem för att slippa dieselförbud i städer. Men nu verkar inte återkallningarna räcka för att få ner kväveoxidutsläppen i storstäderna.



Dieselbilar på roterande band – Volkswagens biltorn i tyska Wolfsburg.

Och visst blev det dieselförbud i Tyskland?

– Ja, eller i alla fall är det bäddat för ett. Den 27 februari beslöt en federal förvaltningsdomstol i Leipzig att upp mot 60 städer i Tyskland som inte klarade kväveoxidkraven får förbjuda alla dieselbilar, förutom de med den senaste dieselreningen – euro 6. Det är runt 8 av 10 dieselbilar som rullar på tyska vägar. Detta sätter nu press på den svenska regeringen att komma med besked. Vi vet att det kommer ett svenskt beslut om miljözoner – men inte vad det innebär. Det blir alltmer bisarrt för varje dag som går. Allt pekar på att Socialdemokraterna och Miljöpartiet inte är överens i frågan. Jag intervjuade nyligen Tomas Eneroth och han vägrade svara på om det kommer före eller efter valet, bara att han vill ha en förutsägbarhet för dieselbilsägare. Det är det minsta man kan säga finns i dag för de nära 1,8 miljoner dieselbilsägarna i Sverige, där bara runt 525 000 har den senaste euro-6-reningen som kom under 2015.



Kallas bilar även tillbaka i Sverige?

– Det är väldigt olika, och väldigt förvirrande för kunderna. I den tyska uppgörelsen ingår bilar från hela VW-koncernen, BMW och Daimler. I Sverige ska VW och Daimler erbjuda frivilliga mjukvaruuppdateringar, men det har inte kommit igång än. Och det är inte bestämt vilka modeller det gäller. BMW kommer inte att låta sina ägare få uppdateringar alls. Eftersom Sveriges regering inte återkallar några bilar i Sverige är BMW:s agerande inte förbjudet. Ett konstaterande är att det blir billigt för BMW.

– Franska Renault har i somras "frivilligt" återkallat 6 000 bilar för mjukvaruuppdateringar efter en liknande massåterkallning som den franska regeringen gjorde.

Ska inte svenska regeringen massåterkalla bilar – för att undvika dieselförbud?

– Nej. Miljöminister Karolina Skog (MP) vill inte det, trots att EU-kommissionen skrivit brev till regeringen i somras och tryckte på om återkallningar, vilket SvD kunde avslöja strax innan jul. Karolina Skog säger att regeringen saknar juridiska verktyg och att hon politiskt i stället tror på dieselförbud i stadskärnorna. I praktiken skulle det behövas att regeringen kräver att bilbolagen ändrar i hårdvaran (alltså lägger in adblue och SCR-rening) för att få riktig effekt.

Hur är det med VW:s fuskbilar – är de återkallningarna tvingande?

– Nej, inte i Sverige. Men bland annat i Tyskland och Danmark är de tvingande. Svenska regeringen hävdar att de inte har mandat med tvingande återkallningar. Sverige har också valt att inte återkalla bilar från svensk-kinesiska Volvo Cars och som tillverkas i Göteborg.

Om man får ny mjukvara i sin tyska bil, uppgraderas den då från euro 4 eller 5 till euro 6? Det skulle ju vara kanon om det blir så att enbart euro-6-bilar tillåts i Stockholm – är det möjligt?

– Nej. Det finns visserligen en teoretisk möjlighet. I Sverige skulle nämligen Transportstyrelsen bara kräva ett intyg från tillverkaren att bilen klarar utsläppsklassningen Euro 6. Men enligt Svenska Volkswagens informationschef Marcus Thomasfolk skulle det krävas att man satte in SCR-rening med adblue då. Och det kommer VW inte att göra eftersom det är dyrt. Detta gäller för i princip alla biltillverkare.

Men hallå – det finns ju biodiesel, som HVO, då löser man väl problemen eller?
– Nej. miljödiesel sänker koldioxidutsläppen, men inte kväveoxidutsläppen.

”Fråga efter "SCR-rening med adblue och extra katalysator". Ge dig inte förrän du fått det. Och nöj dig inte med "euro 6".”

Lastbilarna då – de är väl ett mycket större problem?
– Nej, den tunga dieseltrafiken skakades av en liknande dieselskandal i slutet av 90-talet och fick då stränga avgaskrav med SCR-rening och adblue. Det gjorde att man rådde bukt på problemen.

Kommer priserna på dieselbilar att sjunka?
– Räkna generellt med det. Antalet osålda dieselbilar ökar dramatiskt hos de svenska bilhandlare just nu. Det förebådar prisfall på dieselbilar, enligt analysbolaget Vroom. I december ökade antalet dieselbilar i lager hos bilhandlarna med 20 procent, medan försäljningen bara ökade med 11,7 procent. Samtidigt minskade antalet bensinbilar i lager medan deras försäljning ökade.

Finns det inga undersökningar med riktiga siffror om att dieselbilspriserna minskar?
– Nej. De som brukar bistår med det, som bilpriser.se eller Autovista har varit väldigt försiktiga här. Det finns en enorm rädsla i branschen för panik och prisras eftersom det samtidigt kommer tillbaka många gamla tjänstebilar där flertalet är dieseldrivna.

Hur går försäljningen av nya dieselbilar?
– Knackigt. I december minskade dieselbilsförsäljningen med 14 procentenheter ner till 44,8 procent av den totala personbilsmarknaden jämfört med december 2016. Det återstår att se om det håller i sig, men mycket pekar på det. Totalt 2017 blev dieselbilsandelen 49,1 procent jämfört med 52,3 procent förra året.

Vad ska man göra om man har en dieselbil?
– Det beror förenklat på hur gammal den är och var du bor. Om du bor på landsbygden kan du bli en vinnare. Problemen med kväveoxid existerar i praktiken enbart på platser i storstäderna där luftföroreningar har svårt att "luftas ur". Vi ska komma i håg att det enbart är Stockholm som aviserat att man vill ha dieselförbud. Generellt är problemet i svenska städer betydligt mindre än i Tyskland. På landsbygden blir koncentrationerna så små att de i praktiken inte märks. Dieselbilar har samtidigt alltjämt låga utsläpp av koldioxid. Priserna kommer med stor säkerhet att gå ner och då kan man göra klipp utanför storstäderna, men har du en äldre dieselbil är kväveoxidreningen sämre och då kan det ändå vara läge att byta.

Kan man sätta dit sådan där SCR-rening med adblue i sin gamla bil och bekosta själv?
– Teoretisk kan du göra det, men det är svårt och dyrt eftersom du måste montera in "hårdvara" i form av extratank för adblue och en ytterligare katalysator. Det kostar 20–30 000 kronor. VW utreder frågan. Flera andra tillverkare säger rakt ut nej.

”Ingen vill ta ansvar. Det gör att detta kommer att fortsätta länge.”

Vågar man köpa en dieselbil?

– Dieselbilar är fortfarande bättre ur koldioxidsynpunkt än bensinbilar. Och bor du på landsbygden så kan du som sagt fynda om priserna går mer. Men om du bor i centrala Stockholm skulle jag råda dig att vara försiktig. Det är ännu inte klart med något dieselförbud, men välj helst en Euro-6-bil som har bäst rening.

Om man ska köpa en ny dieselbil – vad ska man då tänka på?

– Ställ krav! Visa att du är påläst! Bilhallarna är en djungel där säljarna (som står med allt fler osålda dieselbilar) antagligen kommer att säga att "de uppfyller lagkraven". I dag finns det dieselbilar med den senaste miljöklassningen, euro 6 - som ändå har dålig EGR-rening. Du ska fråga efter "SCR-rening med adblue och extra katalysator". Ge dig inte förrän du fått det. Nöj dig allstå inte med "euro 6". Med adblue-rening kvalar du antagligen in i nästa euro-klass som kallas "Euro 6d-Temp" som gäller ända fram till 2020 och sedan kommer "Euro 6d". Kvalar du in där ökar chansen betydligt till i alla fall ett hyfsat andrahandvärde och att du har bättre chans att slippa dieselförbud.

Något mer?

– Jo, köp så att den nya dieselbilen registreras innan den 1 juli. Det betyder mycket i plånboken. Då börjar nämligen det nya bonus-malussystemet för fordonsbeskattning att gälla. Förenklat premierar det elbilar men straffar dieselbilar. Det nya systemet bygger helt på koldioxidutsläpp: bilar som släpper ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer bestraffas. För varje gram över 95 och upp till 140 gram kostar det 82 kronor. Utsläpp utöver 140 gram kostar 107 kronor per gram. Har du en dieselbil tillkommer 13,52 kronor per gram.

Och... vad kan det innebära i praktiken?

Det får drastiska konsekvenser även för måttligt törstigare dieselbilar. Sveriges vanligaste bil – en Volvo V90 D4 – finns i dag som miljöklassad med en dieselförbrukning på 0,45 liter per mil och 119 grams koldioxidutsläpp per kilometer. Den är i dag skattebefriad i fem år. Men registrerar du den efter den 1 juli ökar skatten från 0 till 4 187 kronor per år de tre första åren, därefter sjunker den till 2 395 kronor per år. Och kom i håg: Det är registreringsdatumet den 1 juli som gäller. Eftersom de ofta är några månaders väntetid på nya bilar brådskar det alltså.

Är sista ordet sagt nu i dieselskandalerna?

– Nej. Bilägare till nära 1,8 miljoner dieselbilar (så många finns registrerade i Sverige) som trodde sig köpa en miljövänlig bil nu står med Svarte Petter och ingen som vill ta ansvar. Det gör att detta kommer att fortsätta länge.



[Läs mer om Dieselbilens framtid]

[Volvo S90 kan bli bannlyst i delar av Stockholm]

[Måste-frågan du ska ställa när du köper dieselbil]

ALLT OM BILAR

7. Nissan Leaf utsedd till årets smartaste bilköp

Henning Eklund publicerad 17 jan 2019 13:58

Nissan Leaf är inte bara Sveriges populäraste elbil. Nu är den första elbil att utnämnas till årets smartaste bilköp av Motormännen. Bilens köregenskaper, komfort och säkerhet hyllas samtidigt som det varnas för att det inte är en bil för långkörningar.



Sveriges populäraste elbil, Nissan Leaf.

FILM: ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/vi-testar-nya-elbilen-nissan-leaf/***

Före Tesla Model S och Renault Zoe hamnar Nissan Leaf som den vanligaste elbilen i Sverige. Och enligt Motormännen är det en välförtjänt förstaplats:

"Nissan Leaf är rolig att köra, praktisk, bekväm, prisvärd och mycket säker. Ingen annan bil har fått så höga betyg i vår testmall som Leaf" skriver juryn i sitt utlådande.

Men hur kan en bil med ett frånpris på över 380 000 kronor utnämnas till årets smartaste köp? En viktig faktor stavas bonus-malus. Det ger en statlig subvention på 60 000 kronor för den som köper bilen.

”Med låga driftskostnader blir kalkylen attraktiv. Servicen är billig, och att ladda batteriet fullt kostar 25-30 kronor beroende på hur du laddar” skriver också juryn i sitt utlåtande.

Leaf är inte byggd för längre körningar

Den stora nackdelen är, enligt juryn, att Leaf inte är byggd för längre körningar. Räckvidden är begränsad till 27 mil och batteripaketet saknar aktiv kylning. Det gör att hastigheten för snabb-laddning reduceras efter motorvägskörning i sommarvärme

När Allt om Bilar i februari 2018 testade den andra generationen Nissan Leaf fick den totalbe-tyget 17 av 25. Vår expert Jan-Erik Berggren kallade den då "den nya folkelbilen".

LÄS MER: **Läs hela testet av Nissan Leaf här**
Nissan Leaf är Sveriges populäraste elbil

8. Ingen ny generation av Volvo V40 – ersätts med coupé-suv

Av **Patrik Lundin**, Publicerad 2019-01-17, 15:45

Efter ett antal år med sjunkande försäljning av Volvo V40, meddelar nu Volvos Europachef, Lex Kerssemakers, att man inte kommer ersätta V40 direkt. "Vi behöver något mer kreativt, vilket är anledningen till att vi inte kommer ersätta V40 direkt", säger Lex Kerssemakers.



Konceptbilen 40.2. Blir den ersättare till V40?

Samtidigt är Lex Kerssemakers inte orolig för att Volvo totala försäljning men säger att Volvo behöver förnya designen på 40-serien inom två till tre år. En design som ska innebära en högre bil än vad V40 är idag. Dessutom är V40 den enda nuvarande Volvomodellen som inte är byggd på någon av CMA- eller SPA-plattformarna som är en förutsättning för framtida elektrifiering.

Det är alltså sannolikt att Volvo ersätter V40 med en lite mer coupéaktig version av XC40, som ska appelera till nuvarande V40-ägare som kanske inte känner sig tilltalade av XC40:s mer klassiska suvdesign.

För ett antal år sedan presenterade Volvo koncepten 40.1 och 40.2. 40.1 gick sedan vidare och blev XC40 – nästan helt oförändrad. Med den logiken är det kanske ingen omöjlighet att den modell som ersätter V40 blir en produktionsversion av konceptet 40.2.

Att Volvo funderar på att ersätta V40 med suv är inte så märkligt enligt Lex Kerssemakers, eftersom de redan sett många kunder gå från V40 till XC40. Med denna nya modell hoppas man undvika att kunderna som gillar V40 ser sig om efter andra bilmärken.

Volvos nya sportsuv XC50 är på väg – liksom XC20 och flera elsuvar

Volvo XC40 Crossover Concept och CMA-plattformen – alla fakta och bilder

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

9. Geely FY11 med Volvo-teknik

Mattias Rabe 18 januari 2019

Nu har Geely släppt fler bilder och information om coupésuven som bygger på CMA-plattformen.



I år ska Geely släppa tre nya modeller; en MPV, en elektrisk sedan (som vi fick se smakprov på för några dagar sedan) och en coupésuv à la BMW:s X-modeller med efterföljande jämn siffra (X2 undantagen). Denna slanka suv, som vi fick ett första smakprov på den 2 januari, får vi nu se på betydligt bättre bilder som ger oss en klar bild över hur modellen ser ut.

Formerna, som tidigare Volvo-designchefen Peter Horbury är ansvarig för, känns väldigt europeiska. Det är tydligt att Geely har sneglat på hur framför allt tyskarna har löst formerna på sina motsvarande suvar.

Den kinesiska biltillverkaren, som sedan 2010 äger Volvo Cars, menar att de har designat utifrån aspekten att bilen ska imponera oavsett vilken vinkel man betraktar den ur.

Märkets så kallade kosmosgrill är närvarande men har utökats med en underliggande kromlist som sträcker sig ut mot de båda strålkastarna. Det ska enligt Geely ge bilen ett mer självsäkert uttryck.

Geely har även tuffat till emblemet. I stället för det vanliga emblemet i blått och guld har de fått till det i svart utförande. Denna svarta variant av emblemet ska i framtiden pryda märkets bilar som sägs ha det där lilla extra – toppmodellerna.

Modellen kallas för stunden FY11 och är baserad på CMA-plattformen som har utvecklats i samarbete med Volvo i Göteborg under CEVT-flagg. Det är alltså samma plattform som används i XC40 och som kommer att användas i övriga modeller i 40-serien, bland annat nya V40.

Geely menar att denna plattform ger dem den flexibilitet och skalbarhet som de eftersträvar vid utvecklandet av nya bilar, samtidigt som grunden för goda köregenskaper läggs.

Geely berättar att det under huven sitter en 2,0TD-motor. Hos Geely (och Lynk & Co står D:et inte för diesel) utan det rör sig om en turbomatad bensinmotor från Volvo. Maxeffekten uppgår till 238 hästkrafter och maxvridet till 350 newtonmeter. Maskinen är med andra ord motsvarigheten till Volvos T5-motor i XC40, men med nio färre hästkrafter.

Både fram- och fyrhjulsdrift ska erbjudas.





CMA-plattformen är utvecklad i huvudsak i Göteborg.



GALLERI
Geely FY11
7 bilder

RECHARGE

10. Prov: Tyska stadsbilen e-Go Life – är det en "elbil für alle"?

Av **Michael Harnischfeger**, Publicerad 2019-01-18, 06:28

Det finns redan elbilar. Men det fattas något, anser ett företag i Aachen. Den måste vara liten och prisvärd för att passa in i stadstrafiken. Nu är e-Go klar för produktion. Fast bara nästan, säger vi.



Finurlig uppsyn, men kommer Life att synas utanför Tyskland?

Måste en elbil kunna allt som en vanlig förbränningsmotorförsedd bil eller en hybridbil kan? Köra i 200 km/h och sluka hundratals kilometer med korta tankstopp. Ge plats för fyra och en massa bagage.

Nej, menar professor Günther Schuh, chef för e-Go Mobile AG i Aachen. Sådana allkunniga elbilar finns nästan inte idag och de som finns är fortfarande ganska dyra. Därmed utestänger man en köpargrupp som vore betjänt av en helt annan elbil. Människor som jobbar inom hemsjukvården eller helt enkelt bara behöver köra kortare sträckor. Ställer de en elbil för 400.000 kronor eller ännu mer framför dörren? Knappast.

Det är i korthet bakgrunden till e-Go Life. Den stötte dock plötsligt på patrull genom inte längre levererbara komponenter, företagsövertaganden, patenträttigheter och skärpta utsläppsprocedurer hos leverantörer.

Det har löst sig och produktionen ska starta i mitten av mars men redan nu har vi kunnat provköra en blå testbil med toppmotorn 60 (60 kW/82 hk).

Räckvidden i Life 60 anges till 184 kilometer, med gamla NEDC-normen. Någon WLTP-siffra finns inte. Räckvidden i praktiken torde därför vara runt 15 mil, och ännu mindre vid kylig väderlek. Batteripaketet i Life 60 är 23,9 kWh. Laddtiden i ett vanligt vägguttag (Schuko 230V) anges till 9,8 timmar.



e-Go Life är ganska hög med ordentligt med luft i hjulhusen. Likaså är de i stort sett sidostödsbefriade stolarna högt monterade. Man kan kliva in utan att behöva böja alltför mycket på kroppsdelarna och sedan blicka ut i ögonhöjd med suvförare.

Exteriören har onekligen en viss knubbig charm. Fronten ser lite glatt förvånad ut med grodögon som strålkastare. Bakpartiet har runda bakljus, integrerade i bakluckan av glas. Därunder en antydd diffusor som får betraktas som ett gott skämt från tillverkaren. Helhetsintrycket är rätt kul.

Karossen är tillverkad av plast. Något som märks på de generöst tilltagna skarvarna. De är tekniskt nödvändiga eftersom materialet utvidgar sig vid värme och krymper vid kyla. Fördelar är låg vikt och okänslighet mot rost.





Klimatanläggning kostar motsvarande 17 000 kronor extra.

Life 60 med det tyngsta batteriet väger under ett ton, uppger e.Go och den drar iväg på ett övertygande sätt. Elmotorn där bak, under det 140 liter lilla bagageutrymmet (maximalt 680 l), sätter blixtsnabbt fart på bakhjulen. Även vid 100 km/h kan man prata om kännbar acceleration. Men full effekt kostar på och efter 45 sekunder begränsas den. Först efter en kort avkylningsfas är den tillgänglig igen.

Till och med runt 130 km/h rullar Life stabilt, trots det korta axelavståndet. Men bilens specialitet är stadstrafik. Det märks inte minst på den snäva kurvradien på runt nio meter som medger att man vänder på en femöring. Det plus en längd på 3,45 meter gör det lätt att både hitta och glida in på en parkeringsplats.

Vid all sådan snurrkörning har man hjälp av den överdrivet lättgående servostyrningen. Lika irriterande är den vid lite mer aktiv körning: ingen feedback, ingen transparens. Ingenjörerna hos e-Go säger sig också vilja finjustera styrningen före produktionsstart. Vi hoppas att de även lägger lite tid på att stämma av fjädringen som är lite stelbent över vägskarvar och andra ojämnheter.



Även baktill räcker takhöjden till för storvuxna.

Det är avstämningar som är möjliga att genomföra. Den lätt rustika interiören däremot, får man leva med eftersom priset ligger på motsvarande 160.000 kronor, inklusive batteri. Men e-Go är redan ute efter partners för lyxigare versioner med läder och ännu mer. En fyradörrars version finns i planerna men först ska den lilla illbattingen ut på marknaden.

Elbilen e-Go Life är genomtänkt byggd, med smarta former och kul att köra. Den rustika inredningen kan man acceptera med tanke på det vettiga priset. Däremot är det störande att Life inte klarar snabbladdning ännu.

Hittills finns inga planer på försäljning utanför Tyskland. Företaget planerar att bygga 10.000 e-Go Life per år.

e.GO
TEKNISKA DATA

	LIFE 20	LIFE 40	LIFE 60
Max effekt, kW/hk	20/27	40/54	60/82
Batterityp	Litiumjon		
Batterikapacitet, kWh	14,9	17,9	23,9
Längd/bredd/höjd, mm	3 348/1 700/1 567		
Axelavstånd, mm	2 200		
Bagagevolym min/max, l VDA	140/680		
Tjänstevikt, kg	880	900	950
Acceleration 0–50 km/h, sek	7,7	4,7	3,4
Toppfart, km/h	116	130	152
NEFZ-förbrukning, kWh/100 km	11,9	12,1	12,5
NEFZ-räckvidd, km	121	142	184
Laddtid Schuko 230 V, tim	5,4	7,3	9,8
Laddtid Typ 2, tim	3,8	4,5	6,9
Grundpris, euro	15 900	17 400	19 900

SUMMERING

PLUS: Vettigt pris, oväntat körglad, fyller ett behov.

MINUS: Kan ej snabbladdas, oklar säkerhet, billig interiör, kommer den till Sverige?

Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) är det tyska namnet på NEDC.
Man får därför räkna med att räckvidden blir kortare i praktiken.

11. Artificiell intelligens bakom ny reklamfilm

Publicerad: 18 januari 2019, 09:04

Den japanska biltillverkaren Lexus tog ett djärvt grepp när de skulle göra en reklamfilm om sin nya modell ES 300h. De lät nämligen en superdator med artificiell intelligens skriva manuset. Det här är resultatet:



***FILM**: https://youtu.be/MTA6OzyuT8s*

För Lexus är det traditionella japanska hantverket ständigt i fokus. Medarbetarnas yrkesstolthet borgar för att varje detalj i bilarna håller högsta kvalitet och att varje funktion blir en upplevelse. Varumärkets DNA bygger också på att tillverkaren alltid ska ligga i framkant när det gäller att använda nya tekniska lösningar och innovationer.

Möte mellan människa och teknik

Just detta möte mellan människa och teknik ville Lexus manifestera när de skulle göra en reklam om den nya modellen ES 300h. Och precis som när tillverkaren bygger sina bilar tog man hjälp av den senaste tekniken för att skapa denna spektakulära reklamfilm med temat ”Driven by Intuition”.

Innan manuset skulle skrivas matades IBM:s superdator Watson med information från ett stort antal prisbelönta reklamfilmer som gjorts under de senaste 15 åren. Artificiell intelligens analyserade sedan materialet och kom fram till vilket innehåll som skapade de starkaste emotionella banden med tittarna. Det färdiga manuset fick sedan liv med hjälp av regissören Kevin MacDonald och resultatet kan du se **HÄR**.

Lanseras i Sverige

Huvudrollsinnehavaren i filmen, den självladdande elhybriden Lexus ES 300h, lanseras nu i Sverige. Det här är en bil som bygger på avancerad teknik och som erbjuder många spännande funktioner. Drivlinan består av en elmotor och ett 244,8-volts NiMH-batteri som kombineras med en effektiv bensinmotor. Det betyder mycket kraft och låg förbrukning.

Utrustningsnivån är hög, till exempel finns Aktiv ljudreducering, Adaptiv farthållare, Filassistans, Vägskyltsigenkänning och Automatiskt avbländande helljus tillgängligt till modellen. Det Aktiva krockskyddssystemet Lexus Safety System + som enligt Euro NCAP bidrar till att göra modellen till en av de säkraste på marknaden är standard.

En välutrustad Lexus ES 300h går att beställa nu och kostar från 417 800 kronor.

12. Ford Mondeo som hybridkombi visas upp under motormässan i Bryssel

2019-01-18 - **Industritorget**

Idag visar Ford nya Mondeo som kombi med hybriddrift under motormässan i Bryssel, tillsammans med resten av Mondeo-modellerna Titanium, ST-Line och Vignale som alla försetts med lyxigare interiör och exteriör. Ford introducerar även Mondeo-flottans 2,0-liters EcoBlue dieselmotor och teknologi som adaptiv farthållare med Fords start-stopp-system.



Under 19–27 januari visar Ford upp sin nya Mondeo-flotta under Brussels Motor Show. Populära Ford Mondeo, som byggs i spanska Valencia, har sålts i över 250 000 exemplar i Europa sedan den fjärde generationen började säljas under 2015. En av höjdpunkterna under motormässan i Bryssel är den helt nya hybridkombin Mondeo.

– Vår omfattande Mondeo-flotta erbjuder förare och passagerare en större premiumupplevelse än någonsin, inte minst genom den tysta starten hos vår nya hybrid Mondeo kombi. Utvecklingen av vårhybriddrivlina, vår 2,0-liters EcoBlue dieselmotor och vår åttastegade automatlåda är alla viktiga delar som bidrar till ännu bättre körupplevelser med våra nya Mondeo-modeller, säger Roelant de Waard, marknads- och försäljningschef på Ford Europa.

Hybridkombi med generös räckvidd

För kunder som behöver ett större bagageutrymme blir den nya hybriden Mondeo kombi ett intressant alternativ med sin elektriska drivlina som levererar samma räckvidd som en traditionell förbränningsmotor. Den nya hybriddrivlinan levererar 187 hästkrafter genom en 2,0-liters bensinmotor tillsammans med en elektrisk motor med 1,4 kWh litiumjonbatteri och en Ford-utvecklad automatisk effektdelningsväxellåda som matchar prestandan i en steglös växellåda.– Oavsett om det handlar om att hjälpa förare att styra sin smarttelefon under körning på bästa sätt eller att reducera stress vid trafikköer genom att automatiskt kunna hålla avståndet bilen framför, så är nya Mondeo designad för att leverera en enklare och smidigare körupplevelse. Vår nya Mondeo Hybrid erbjuder ett övertygande alternativ till modeller med dieseldrivlinor för både företags- och privatkunder – både som kombi och fyradörrarsvariant,säger Roelant de Waard, marknads- och försäljningschef på Ford Europa.

NyTeknik

13. Ford utvecklar elektrisk pickup i F-serien

Johan Kristensson 2019-01-17 17:30

F-150 är en stor pickup – och en av de bäst säljande bilarna i USA. Nu meddelar Ford att den eller ett F-syskon kommer att släppas som elbil.



Elbilstillverkaren Teslas vd Elon Musk har länge talat om att börja sälja en elektrisk pickup. Men några definitiva besked finns ännu inte. En av anledningarna till Musks fokus på just en pickup är att fordonstypen är en storsäljare i USA – och därmed orsakar stora utsläpp av koldioxid.

Fords ikoniska pickupserie F har varit det bäst säljande fordonet i USA i 35 år – alltså inte enbart sin egen kategori pickups, utan totalt sett. I fjol såldes över 900 000 exemplar av F-serien i landet.

Den mest kända modellen är förmodligen F-150. Den senaste generation, den trettonde, har motorer med volymer i spannet 2,7 till 5,0 liter, huvudsakligen drivna av bensin men också med ett dieselalternativ.

Nu meddelar Ford att de utvecklar en helt elektrisk pickup i F-serien, enligt Detroit Free Press. Tidigare har företaget bara pratat om att lansera en hybridvariant av F-150.

-Vi ska elektrifiera F-serien – både som batterielektrisk och som hybrid, sa Jim Farley, Fords globala marknadschef, nyligen under en fordonskonferens i Detroit.

Vilken eller vilka av modellerna F–150 till F–750 som avses framgår dock inte.

Analytiker menar att högre bensinpris och konkurrens från företag som Tesla pressar Ford att agera. En annan konkurrent är uppstickaren Rivian som säger sig påbörja leveranser av sin helelektriska pickup R1T 2020.

14. Listor: Bilmodellerna som säljs snabbast

Redaktören bytbil 2019-01-18

"Efterfrågan på begagnat har ökat under året"



Begagnade bilar säljs allt snabbare – nu när nybilsförsäljningen bromsat in en aning. Det visar ny årsstatistk från Blocket.se.

– Efterfrågan på begagnade bilar i Sverige har ökat under året, det ser vi på den snabbare försäljningstakten, säger Linnéa Aguero, presschef på Blocket.

Bland de snabbast säljande modellerna finns Tesla, Volvo XC90 och Jeep Wrangler.

Under 2018 har svenska folket annonserat bilar för närmare 30 miljarder kronor på Blocket. Årsstatistiken visar bland annat att 40 procent av utbudet såldes inom en vecka – en snabbare försäljningstakt jämfört med 2017. Utbudet av elbilar och laddhybrider har ökat med 9 procent, medan bensin- och dieselbilar har minskat med 9 respektive 7 procent. Årets raket bland mest sökta varumärken är Chevrolet.

– Omställningen från diesel- och bensinbilar till mer miljövänliga alternativ som laddhybrider och elbilar har börjat ta fart även på andrahandsmarknaden med ett växande utbud, säger Linnéa Aguero, presschef på Blocket.

Bland de snabbast säljande modellerna under 2018 är vinnarna Skoda Pickup och Volvo 740 & 760 inom lågprissegmentet. Jeep Wrangler samt Tesla Model S toppar listan inom det dyrare segmentet.

– Vi ser många klassiker på topplistorna som blir allt mer populära. Bilarna har fått ett kultvärde och många köps för att ha som hobbyfordon. Inom det dyrare prisspannet är det de mest progressiva modellerna och de ikoniska sportbilarna som säljs snabbast, säger Linnéa Aguero.

Varje vecka sker 9,7 miljoner besök via mobil, padda och datorer på Blocket Fordon. Mest sökta varumärkena är Volvo och Volkswagen. Chevrolet har klättrat fem placeringar sedan fjol och Toyota har tagit sig in på 10-topplistan.

– Volvo och Volkswagen är ju storsäljare även inom nybilsförsäljningen. Chevrolet är dock spännande. Många svenskar verkar drömma om en Corvette, Camaro eller stor pick-up. Amerikanska sportbilar har en stark ställning i Sverige, säger Linnéa Aguero.



Mest sökta bilmärkena 2018

Volvo
Volkswagen
BMW
Audi (7)
Chevrolet (10)
Saab (5)
Ford
Mercedes Benz (4)
Porsche (6)
Toyota

Snabbast sålda bilmodellerna 2018 inom olika prisspann
(modell, pris, årsmodell, andel sålda inom en vecka)

0 – 9 000 kr
Skoda Pick-up, 6 000 kr, 1999, 56 %
Toyota Carina, 6 900 kr, 1995, 52 %
Hyundai Atos, 9 998 kr, 2002, 50 %
Mazda 323, 7 000 kr, 1997, 48 %
Hyundai Accent, 9 500 kr, 2002, 47 %
Opel Agila, 9 999 kr, 2002, 46 %
Mazda 626, 6 945 kr, 1998, 46 %



Kommentarer:

Allra snabbast säljer Skoda Pickup, det är många som vill ha den som extrabil till exempel när de ska åka till soptippen, eller åka i väg på jakten.

Toyota Carina är en gammal modell som fortfarande är väldigt populär, men det är en driftsäker bil som är eftersökt. En del exemplar går på export till andra länder där de rullar vidare i många år.

Hyundai Atos är bland de minsta bilarna och mest ekonomiska du kan köra, så länge bilen håller. Tänk på att den inte är så krocksäker.

10 000 – 19 000 kr

Volvo 740 & 760, 10 000 kr, 1989, 54 %
Chevrolet S10, 15 000 kr, 1998, 53 %
Volvo 940 & 960, 11 500 kr, 1995, 51 %
Nissan Almera, 12 000 kr, 2002, 51 %
Citroën C8, 17 900 kr, 2004, 51 %
Peugeot 807, 19 900 kr, 2004, 51 %
Toyota Camry, 14 900 kr, 1998, 50 %

Kommentarer:

Volvo 740 och 760 är två klassiska modeller som har börjat öka i värde de senaste åren. De börjar även vara väldigt eftersökta och mer än hälften av bilarna säljs på en vecka. Många har blivit hobbybilar, men en del är ännu bruksfordon.

Chevrolet S10 är en av marknadens billigaste pickuper. Många tycker det är en praktisk bil när saker ska fixas, den är även robust och har blivit eftersökt.

Volvo 940 och 960 är de två sista bakhjulsdrivna modellerna av Volvo. Det är driftsäkra och stryktåliga bilar som verkar gillas av bilköpare. Många använder dem fortfarande som bruksbilar.

20 000 – 99 000 kr
Audi A2, 22 000 kr, 2002, 51 %
Toyota Corolla, 24 500 kr, 2002, 51 %
Mazda B-Series, 25 000 kr, 2002, 51 %
Toyota Previa, 27 000 kr, 2001, 51 %
Chevrolet Van, 32 000 kr, 1991, 49 %
Volvo Amazon, 32 000 kr, 1967, 49 %
Toyota Aygo, 36 000 kr, 2010, 47 %

Kommentarer:
Audi A2 var långt före sin tid när den lanserades i början av 2000-talet. Bilen är byggd helt i aluminium och kan inte rosta. Dessutom är den bränslesnål. Detta har gjort att mer än hälften av bilarna säljs inom en vecka.
Volvo Amazon är en riktig klassiker som har ökat i värde snabbt. Nu är snittpriset hela 47 000 kr, mer än bilen kostade som ny. Ändå säljs 49 procent av bilarna inom en vecka.

100 000 – 199 000 kr
Volvo XC90, 139 900 kr, 2010, 39 %
Volvo XC70, 154 900 kr, 2010, 38 %
Chevrolet Impala, 165 000 kr, 1967, 37 %
Toyota RAV4, 139 900 kr, 2010, 36 %
Volvo V40, 144 900 kr, 2010, 36 %
Volkswagen Sharan, 155 000 kr, 2010, 36 %
Land Rover Defender, 165 000 kr, 2004, 36 %

Kommentarer:
Volvo XC90 är Sveriges säkraste bil enligt Folksam som har jämfört bilar i verkliga olyckor. Hela 62 procent säkrare än medelbilen. Troligen är detta en av anledningarna till stor-Volvons popularitet.
Volvo XC70 kommer hack i häl på storebror XC90. Skogsmulle-versionen av V70 med fyrhjulsdrift är en mycket eftersökt begagnad bil som passar bra i ett land som har vinter halva året.
Land Rover Defender är en klassisk terrängbil som gillas av begagnatköparna. Mer än var tredje Defender säljs snabbare än en vecka.

200 000 – 499 000 kr
Jeep Wrangler, 230 000 kr, 2008, 39 %
Audi A7, 299 900 kr, 2012, 31 %
Lexus, 298 500 kr, 2014, 30 %
Mercedes-Benz CLA, 279 000 kr, 2016, 28 %
Porsche Cayenne, 339 000 kr, 2010, 24 %
Mercedes-Benz GLA, 279 000 kr, 2015, 23 %
BMW M-modeller, 309 900 kr, 2007, 22 %

Kommentarer:
Jeep Wrangler är dyr i både inköp och drift. Ändå säljs fyra av tio bilar inom en vecka. Köparna verkar gilla kombinationen av attityd och terrängegenskaper.

Audi A7 är Audis populäraste modell på begagnatmarknaden och ligger tvåa bland dyrare premiumbilar när det gäller hur snabbt de säljs.

Porsche Cayenne har lite felaktigt fått ett rykte som svårsåld på begmarknaden. Var fjärde bil säljs inom en vecka.

999 000 kr –

Tesla Model S, 718 000 kr, 2015, 26 %
Mercedes-Benz G-Klass, 552 400 kr, 2008, 21 %
Audi R8, 729 000 kr, 2010, 18 %
Porsche 911, 749 000 kr, 2006, 18 %
Nissan GT-R, 579 500 kr, 2007, 18 %
Porsche Cayman, 595 000 kr, 2011, 18 %
Mercedes-Benz GL, 669 900 kr, 2015, 17 %

Kommentarer:

Tesla Model S är en nyskapande elbil som nu har funnits några år. Den är populär på begagnatmarknaden och har ett stabilt andrahandsvärde. Snittpriset på Blocket är 718 000 kronor och mer än var fjärde bil säljs inom en vecka.

Mercedes G-klass är rena motsatsen till Tesla och har bland de högsta CO_2-utsläppen på marknaden. Köparna verkar gilla modellen i alla fall och den säljs näst snabbast bland de dyra bilarna efter Tesla.

Porsche 911 är en riktig ikon bland sportbilar, men står sig även bra som begagnat och särskilt äldre 911-bilar har ökat i värde sista 10 åren. 18 procent av bilarna säljs inom en vecka trots att snittpriset är 617 000 kr.

Relaterade artiklar



Fyrhjulsdrivna bilarna som säljer snabbast

Guide: Så väljer du en säker begbil

10 hetaste billiga bilarna just nu

Säljes: Fyra svenska klassiker från 60-talet

NyTeknik

15. Deras algoritm laddar bilens batteri fullt på elva minuter

John Edgren 2019-01-18 08:08

Mjukvaran går runt elbilens satta begränsningar – och ökar laddhastigheten. GBatteries hävdar att deras teknik minskar den kemiska reaktion som får cellerna att åldras. På fem minuter är batteriet halvfullt.



GBatteries grundades av flygingenjören Kostya Khomutov, elingenjörerna Alex Tkachenko och Nick Sherstyuk, samt vd:n Tim Sherstyuk. Teamet påstår sig sitta på teknik som gör det möjligt att ladda existerande litiumjonbatteri i dagens elbilar på tio minuter.

Trots att uppstartsföretaget inte har presenterat några detaljer kring hur deras lösning fungerar så backas de bland annat av Airbus Ventures, tillsammans med en rad riskkapitalister. GBatteries säger sig nå de snabba laddtiderna med hjälp av artificiell intelligens.

– De flesta företag är fokuserade på att utveckla ny kemi eller material för att förbättra batteriernas laddtider. Men att utveckla nya material är komplicerat, och att skala upp produktionen till en nivå som möter behoven hos bilindustrin kräver miljontals dollar. Vår teknik är en kombination av mjukvarualgoritmer (ai) och elektronik som fungerar med dagens litiumjonbatterier – som redan har blivit validerade, testade och som produceras av batteritillverkare. Inget annat behöver ändras, säger Kostya Khomutov till Autoblog.

Läs mer: Smart laddning – ett första steg mot elbilsskatt

Med företagets patenterade adapter på bilens laddkontakt kan man använda existerande snabbladdare. I en video demonstrerar GBatteries hur de laddar en Chevrolet Bolt – på drygt fem minuter är batteriet halvfull, och efter elva minuter är det fullt. Se filmen nedan.

Chevrolet har begränsat laddkapaciteten hos Bolt för att bromsa batteriets åldrande. GBatteries säger sig kringgå detta – men hävdar att deras egen teknik, där pulser skickas genom batteriet, bidrar till att minska den kemiska reaktion som degenererar cellerna. Det är ännu oklart när uppstartsföretagets lösning kan kommersialiseras.

16. Stor trådbussorder till Solaris

publicerat av **ULO** • 17 januari 2019

Busstillverkaren Solaris har fått en stor order på trådbussar till den franska staden. Ordern är den första trådbussorder som Solaris har tagit hem i Frankrike och omfattar 22 trådbussar till staden Saint-Etienne. Bussarna ska levereras under åren 2019 – 2022. Ordervärdet uppgår till drygt 17 miljoner euro, cirka 175 miljoner SEK.



Solaris har inlett året med att vinna en stor order på trådbussar.

Bussarna är Solaris Trollino 12, det vill säga tolv meter långa stadsbussar med drivlina från Skoda. Bussarna kommer också att utrustas med batterier med en kapacitet på över 40kWh vilket gör att de även kan köras på sträckor utan luftledning.

Fem av bussarna ska levereras till årsskiftet och de övriga 2020. Dessutom ingår i ordern en option på ytterligare två trådbussar.

Solaris har hittills sålt över 500 bussar på den franska marknaden, men fram till nu inga trådbussar.

Relaterade artiklar:

1. Solaris säljer trådbussar till Budapest
2. Tusen trådbussar från Solaris
3. Stor trådbussorder till Solaris
4. Trådbussar för trådfri trafik från Solaris

17. Från koncept till bil: Ford Ka

Peter Klemensberger

18 januari 2019

Fords formglada filur förförde folket. Här är historien om Ford Ka, ända från konceptet 1994.



Den saknade såväl motor som öppningsbara dörrar, ändå blev Fords koncept ka: en publikmagnet under Genèvesalongen 1994. Det var ett sätt att pejla läget eftersom kundernas smak bestämde utseendet på koncernens bilar, enligt Europachefen Jaques Nasser.

Formen på konceptet var signerad svenskättlingen Chris Svensson, då nyanställd inom företaget, i dag chefsdesigner för dess Nord- och Sydamerikasektion. Grunden var hans examensarbete från 1992 och huvuddragen hängde med ända till den produktionsklara bilen som presenterades hösten 1996. Fronten, med sin förvånade uppsyn, ersattes förvisso av en ny som följde Fords nya formspråk New Edge. Ka blev den första modellen ut och snart följde Mondeo, Puma, Focus och Cougar. Innan Ka gjorde debut visades Ghias studie Saetta upp i Turin. Den avslöjade att Ford hade stora framtidsvisioner för modellen.

Formen, både in- och utvändigt, må ha varit nyskapande men det var inte tekniken. Ka byggde på samma plattform som fjärde generationen Fiesta, presenterad något år tidigare.

Axelavståndet var intakt men totallängden var kortad med 21 cm. Det gav en liten rymlig bil med små överhäng och vägegenskaper i toppklass. Smolket i bägaren var motorn – en stötstångshistoria med rötter i 1950-talet – som fick utstå mycket kritik, inte bara från Teknikens Värld testlag.

Samma testlag ställde Ka mot småbilarnas urmoder Hundkojan, som 1997 alltjämt var i produktion. Märkligt nog var Ka billigare.



Konceptet Ford ka: (nej, jag halkade inte på tangenterna) visades upp 1994.

De stryktåliga men fula skärmkanterna fick en hel del kritik även de. 1999 beslöt Ford att byta dessa mot lackerade diton i karossens färg. 2002 byttes motorn ut mot en modernare med överliggande kamaxel och 69 hästkrafter.

Ford måste ha haft Ghias koncept från 1996 kvar i bakhuvudet för under Parissalongen 2003 presenterades roadsterversionen StreetKa med sångerskan Kylie Minogue som dragplåster. I samma veva kom den sportigare versionen SportKa. Ka hade då redan tillverkats i över en miljon exemplar och modellnamnet lever än. 2008 ersattes urmodellen av en Fiatbaserad version och delade plattform med Fiatmodellerna 500 och Panda.

Historik

1994 Konceptet ka: visas upp i Genève.

1996 I Turin visar Ghia upp sin Saetta.

1996 Ka gör debut under hösten.

2003 SportKa och StreetKa kompletterar.

2008 Ur-Ka ersätts av en ny generation, syskonmodell till Fiat 500.



Ghias koncept Saetta kom att inspirera Ford…



… till att bygga StreetKa som här skyms av sångerskan Kylie Minogue.



Snyggare tycker nog de flesta: Ka med lackerade flyglar.

DAGENS NYHETER.

18. Volkswagen har 70 år på nacken som bilmärke i Sverige

Kalle Holmberg, uppdaterad 2019-01-17 11:56, publicerad 2019-01-17 09:59

På en färja från Helsingör till Helsingborg den 14 juli 1948 anlände fyra exemplar av en tysk-tillverkad, bullig liten bil. Solsken ska denna sommardag ha förgyllt ”landstigningen” på svenska marknaden för den första produkten från det företag vi i dag känner som jättekoncernen Volkswagen.



Skånefamiljen Lindskog på picknick med sin 1950-bubbla.
Året är möjligen 1957 och platsen någonstans i närheten av hälsingska Söderhamn.

Kriget var över, Tyskland hette alltjämt så innan uppdelningen i Västtyskland och DDR följde året därpå. Och Helsingborg stavades ännu officiellt med ä: Hälsingborg. Även om Sverige undslapp krigets värsta fasor så var vårt land alltjämt präglat av varubrist, då importrestriktioner gjorde livet surt för inte minst bilhandeln.

Då – för 70 år sedan – kom Folkvagnen till Sverige, importerad av lastvagnstillverkaren Scania-Vabis i Södertälje. I den jubileumsbok som Volkswagen Group Sverige låtit Peter Haventon sammanställa, ”Volkswagen 70 år i Sverige”, tillåter sig den i bilkretsar välkända motorhistorikern att använda namnet Folkvagn. För så sade man, och säger ofta än i dag när VW kommer på tal.

Fyra förare hade kört de fyra ”Folkorna” från fabriken i Wolfsburg till Helsingör och upp på färjan. Bilarna togs sedan över av fyra förare på andra sidan sundet, nedskickade till Helsingborg från Södertälje.

Det blev inte precis någon rivstart på försäljningen. Första leveransen i Sverige av en Volkswagen Typ 1 blev verklighet först tidigt året därpå, 1949. En serviceingenjör vid Kungliga telegrafverket fick då ta emot sin bil, med ett specialbyggt skåp för ingenjörens verktygsuppsättning där det i andra vagnar återfanns ett baksäte.

Under resten av 1949 var det inte heller någon rusch – sammanlagt registrerades det 349 ”Folkor” detta år, en av dem levererad till ”motorprinsen” prins Bertil. 1950 blev det dock andra bullar av vad gäller försäljningen av den bulliga bilen med luftkyld svansmotor: 8.252 vagnar.

Redan 1955 levererades den 50.000:e Folkvagnen till Sverige. Och det året var den svenska agenturen faktiskt världens största importör av Volkswagen, vet Haventon att berätta.

Resten är historia, som det brukar heta, vilket Peter Haventon beskriver med en rad för respektive epok intressanta utvikningar och anekdoter. VW-modeller vi minns, kanske minns eller inte minns passerar revy, som Transporter, Karmann Ghia, 1500/1600, 411/412, K70 (med skiftet till motorn fram), Santana och Derby. Och sådana som alltjämt lever: Golf, Passat, Scirocco, Polo, Touareg, Tiguan, Touran, Amarok, superlyxvagnen Phaeton – och så då Beetle, retromodellen med Typ 1-dna i sig. Nu dock på väg mot pension.



Sickna bilar! Allmänheten strömmade i stora skaror till när första leveransen av Folkvagnar till Sverige gjorde ett lemonadstopp i nordskånska Örkelljunga.



Scania-Vabis-direktören Carl-Johan Lewenhagen trär på en guldklocka på Bertil Wallins arm och överlämnar ett intyg på att föraren avverkat 10.000 mil med sin Volkswagen Typ 1.

19. Dodge Omni GLH

Publicerad Idag 7:25

TEXT **Mårten Carlsson**

EURO-AMERIKANARE

Efter muskelbilarnas epok har det gjorts försök att återuppliva fornstora dar i modernare tappningar. Ett sånt var att bygga krutpaket på lilla Dodge Omni.



Dodge Omni som presenterades 1978 var en restprodukt av Chryslers europeiska eskapader. Man hade redan på sextiotalet köpt in sig i Simca bit för bit och sedemaera den enegelska Rootes-koncernen.

Omni var syskonmodell till det som vi på denna sidan atlanten kallade Talbot Horizon. En sån där bil som såldes i massor men som ingen tyckte om...

För att göra nånting åt den trista lilla Omni, som hade en basmotor från Peugeot på 1,6 liter och 60 hästkrafter så lät man Carrol Shelby hitta på nånting med trollet.

1984 presenterades Omni GLH. I den användes Chryslers egna K-motor på 2,2 liter som i GLH-utförande fick110 hästar och med turbo så kramade man ut 147 hästkrafter. Med tanke på att ursprungsmotorn hade 84 hästkrafter så är det rätt imponerande, och det i en bil som vägde 960 kilo.

Omni GLH var en raket, fast en rätt dyr raket med $7620 mot standardbilens $5970, det var en hel del extra. 1985 såldes 74127 Omnis, av dom var 6513 GLH-bilar. Året efter gjordes 3629 GLH-bilar.

Motormodifieringarna för GLH var rätt omfattande så motorkomponenterna blev dyra i slutpriset. Stabilitetsproblem med all effekt gjorde att man 1985-86 gjorde omfattande aerodynamiska förbättringar, spoilers och kjolar är alltså inte bara för syns skull.



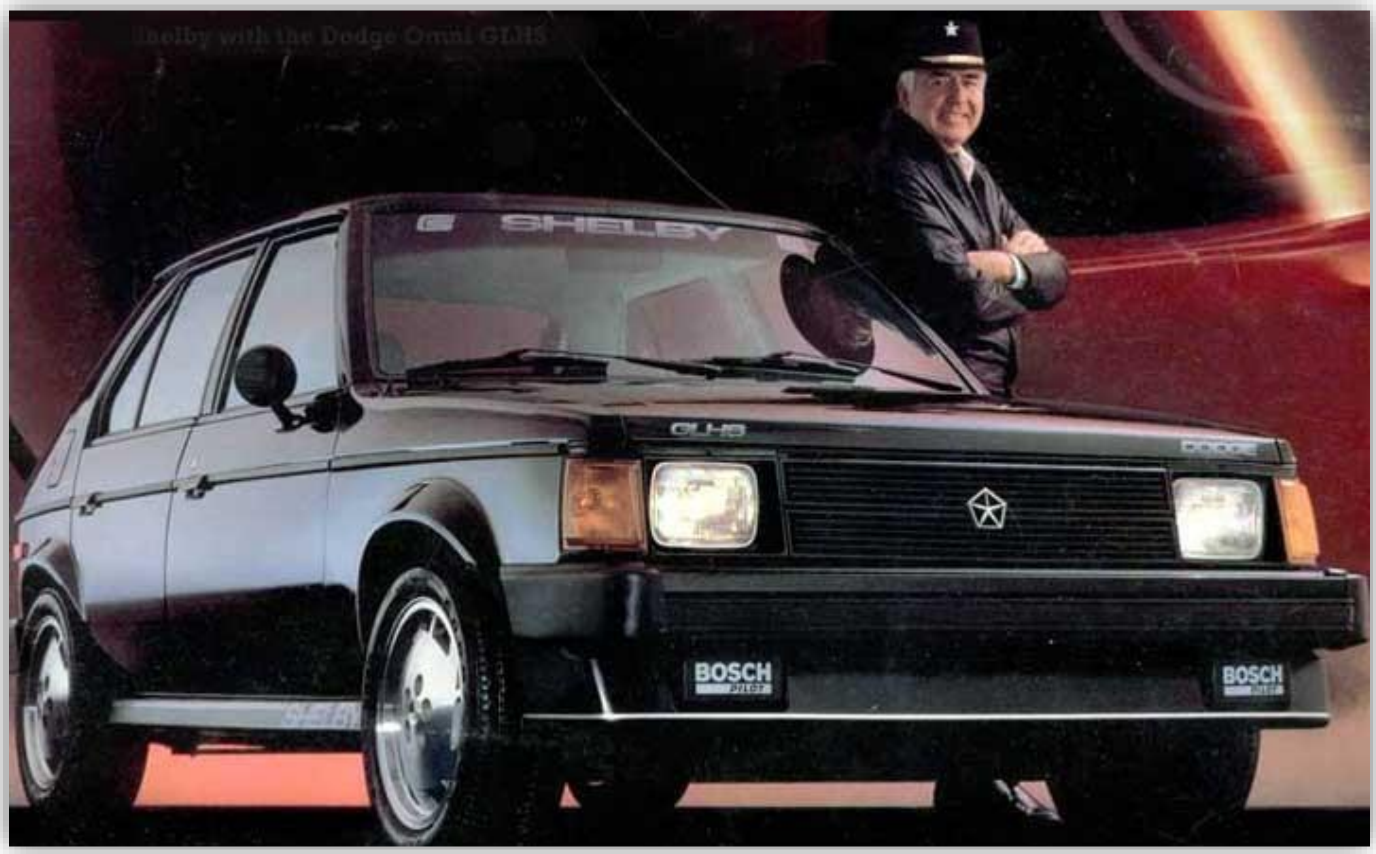
Dodge Omni 1978 präktig, ekonomisk och tråkig famlijebil...

Finalen 1986 bjöd på en extra häftig GLH; GLH-S.

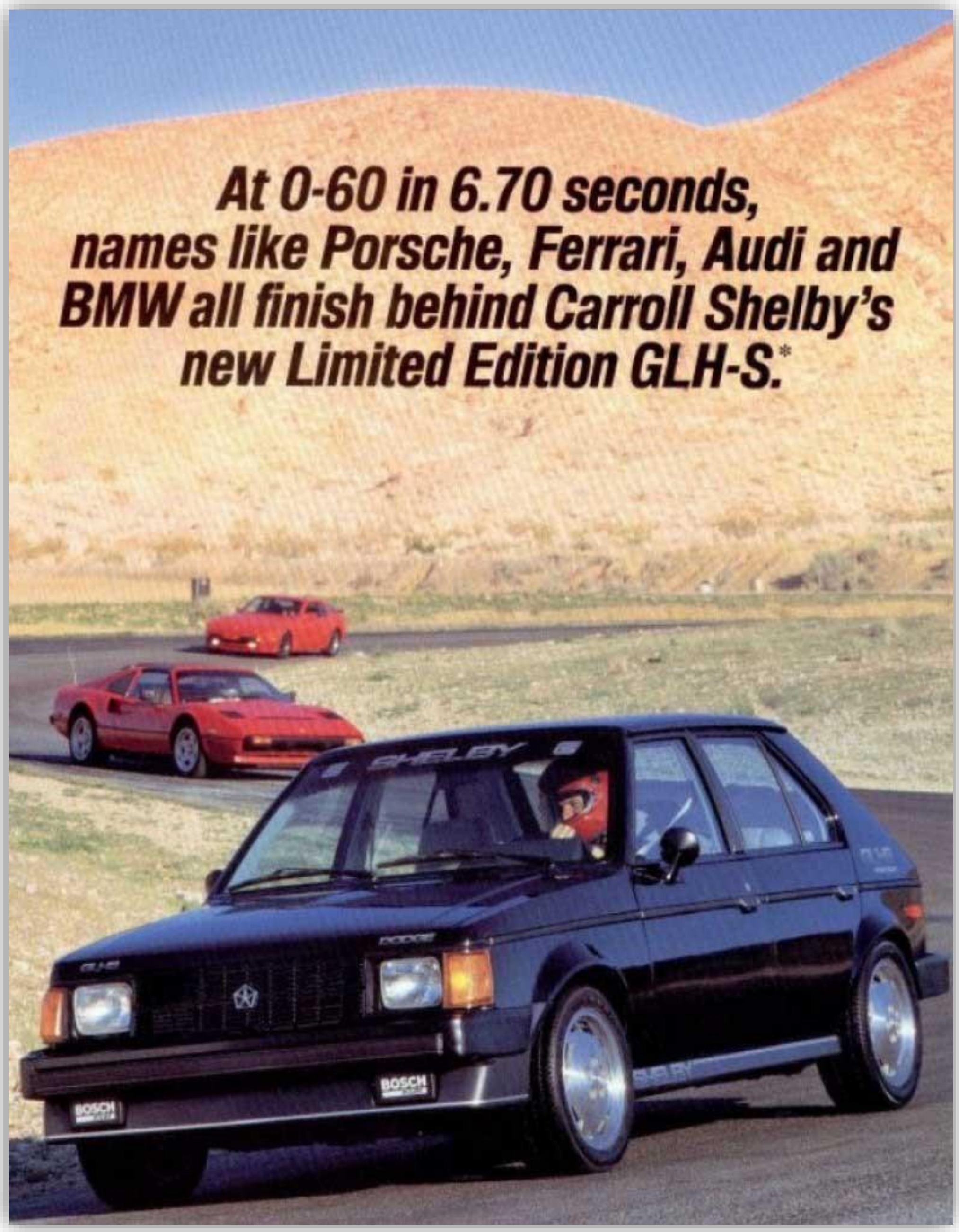
En specialupplaga byggd i bara 500 ex. Den gjordes helt och hållet i Shelbys regi men såldes genom det vanliga nätet av Dodge återförsäljare. Fanns bara i svart och med ännu större Garrett-turbo uppskruvat till 12 psi, större intercooler, uppgraderat insprutningsystem och effektivare tändboxar höjde effekten nu till hela 175 hästar.

Prislappen höjdes också $11000 gick det på, men då ingick AC, servo, radio, ställbara Konidämpare och mycket annat.

Namnet GLH då? jo det stod rätt och slätt för ***Goes Like Hell*** och GLH-S betydde helt enkelt ***Goes Like Hell - Some more!***



Monstret Shelby Dodge Omni GLHS 1986



Dodge Omni GLH



20. Vauxhalls Visioner - Equus

Mårten Carlsson

Publicerad 2019-01-17 7:00

Man ville upp och ta kampen med Jaguar och de andra prestigebilarna. Skulle en futuristisk sportbil vara vägen dit?



Vauxhall gick inget vidare, så 1974 tog Robert Price över rodret. Han hade arbetat med General Motors utrikes verksamheter sedan 50-talet och visste hur man skulle få Vauxhall på rätt köl igen.

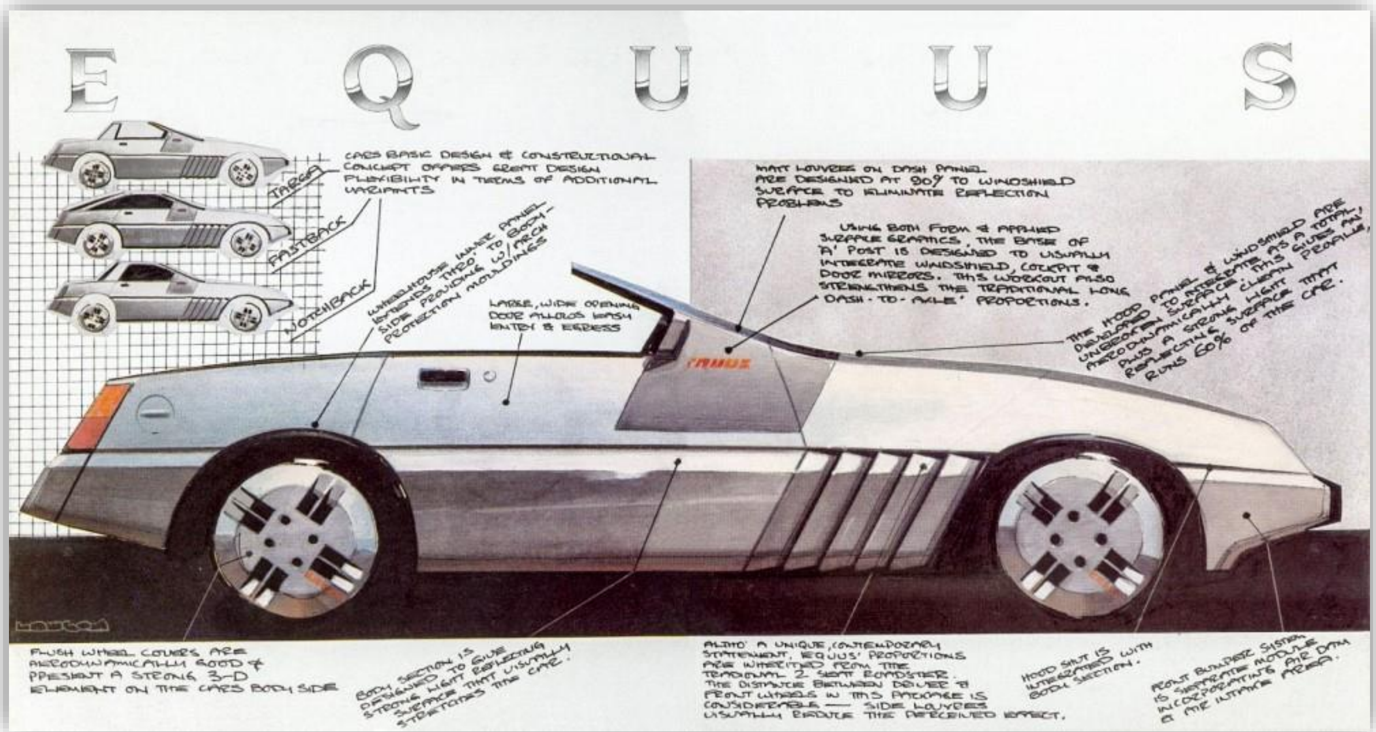
Han ville expandera och boosta varumärket. Man hade ju billiga Chevette i botten, men Ventora som var toppmodellen räckte inte riktigt till. Man ville upp till Jaguar, BMW och Mercedesligan.

Och en sportbil med såklart. Den klassiska engelska sportbilen var på utdöende, men en fräsch modern design draperad över standardkomponenter från hyllan kanske vara nyckeln till framgång i det kommande 80-talet?

Wayne Cherry och hans team fick uppdraget i oktober 1977, och vad man hade till grund för det hela var ett Panther Limachassi. Nu känns ju det som ett lite underligt utgångsobjekt, men det finns en förklaring.

Mannen bakom Pantherbilarna var Robert Jankel, som byggde egna likaväl modifierade andra bilar. Han hade på uppdrag av Robert Price snofsat till en Vauxhall VX2300 till en lyxbilsprototyp, VX Prestige concept, resultatet blev bra, men projektet stupade. Men vad som kom ut av det var att Jankel baserade sin nya Lima på Vauxhalldelar. Så Panther hade alltså ett färdigt Vauxhall sportbilschassi som Vauxhall själva inte hade...

Med den delen redan klar, så gick projekt Equus rätt fort, i tysthet får man tillägga. I GM:s 'grand plan' fanns det inte med en europeisk sportbil. Så VD:n Robert Price ,Robert Jankel, Wayne Cherry och några till var egentligen de enda initierade. Vad Equus handlade om var en kompromisslös tvåsitsig sportbil med klassiska proportioner, en enkel men effektfull form. Det uppnådde man.



Modellen togs fram hos Cherry och teamet i Luton men själva karossen, i glasfiber, och vidare modifiering gjordes hos Panther. Motorn var 2,3 liters CF-motorn, en hel del övriga delar kom från Vauxhalls lagerhyllor. Exempelvis är dörrstommarna från Cavalier coupe, instrumentering från Royale. Man var klar i lagom tid till Birmingham International Auto Show hösten 1978, med drygt tio dagars marginal. Dagarna innan visades den upp för Robert Price och styrelsen, som gillade vad dom såg.

På mässan väckte den stor uppmärksamhet, rykten började omedelbart gå om att den skulle komma i produktion, kanske på grund av att man till och med gjort en broschyr för Equus. Robert Jankel hade nämnt att, med ett par månaders finslipning skulle den kunna serietillverkas.

Fast hindrena var ändå för stora. Den hade varken baklucka eller suflett, och var inte byggd för att vara praktisk alls. Det, jämte typning, bygga in säkerhet, krocktest och annat gjorde att det aldrig fanns några planer på att realisera Equus.

Vad hände med den sen då? Jo den fick stå och samla damm hos Vauxhall. Wayne Cherry gick vidare till Opel, då design och utveckling för Opel och Vauxhall skulle samköras därifrån framöver. 1991 åkte Wayne hem till USA för nytt uppdrag, Vice president of General Motors design worldwide. Och då passade han på att ta med sig Equusen också, som än idag är i hans ägo.



Equus var en välproportionerlig bil,
vassa veck och vinklar ger illusionen av att vara flerfärgad, det är den inte.



En elegant design, bakdelen bär drag av samtida Cadillac Seville. Ett av Waynes sista projekt som designchef var ju Cadillac XLR, och visst syns det var man tog inspirationen ifrån?



I bakgrunden Panther Lima som Equus baserades på.

[Vauxhalls Visioner - SRV]

[Vauxhalls visioner]

[Brabhams Viva]

[Victor i Japan]

[Victor från Alperna]

[Möt the Jones's]

Klassiker

21. Grattis Renault Frégate!

Carl Legelius 23 januari 2009

I dag den 23 januari då Frej och Freja har namnsdag hyllar vi Renault Frégate!



En fregatt är ett snabbt örlogsfartyg för eskort och ubåtsjakt. Det blev namnet på tekniskt driven och formskön modell i den övre mellanklassen från Renault.

Motorn var en stor fyra med våta foder på två liter. Hjulupphängningarna var avancerade med en kompromisslös bakhjulsfjädring som Rolls-Royce mer än sneglade på när Silver Shadow konstruerades.

Frégates linjespel påminde något om 1949 års Chevrolet men var mera elegant svepande.

Under tillverkningstiden 1951-1960 blev det ändå bara 177 687 exemplar.





Renault Fregate Amiral 1953–58



Renault Fregate Grand Pavois 1956–58



Renault Fregate 1958–60



Fregate Grand Pavois 1956



Fregate 1958–60

SLUT